Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/685

10. 08. 87

Sachgebiet 93

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN

Vorgesehene Streckenstillegung der Deutschen Bundesbahn Abzweig Richterich–Richterich Grenze, Bestandteil der Kursbuchstrecken 451 und H1, Aachen–Maastricht

Die Deutsche Bundesbahn beabsichtigt, die Bundesbahnstrecke Aachen–Maastricht nach Abschluß einer Rahmenvereinbarung mit dem Land Nordrhein-Westfalen auf dem Abschnitt Richterich–Richterich Grenze zum Fahrplanwechsel zum Sommer 1988 vollständig stillzulegen.

Im Zusammenhang mit Streckenstillegungen der Deutschen Bundesbahn hat der Deutsche Bundestag am 13. Juni 1985 einen einstimmigen Beschluß gefaßt (Drucksache 10/3467).

Dazu fragen wir die Bundesregierung:

1. Was hat die Bundesregierung auf Grund des o. a. Beschlusses speziell im Hinblick auf die Kursbuchstrecke 451 und H1 unternommen?

   Hat die Bundesregierung versucht, auf die Deutsche Bundesbahn einzuwirken, daß

   der Fahrbetrieb vereinfacht wird,

   die Organisation des Nebenstreckenbetriebs mit dem Ziel der Kosteneinsparung optimiert wird bzw.

   kostengünstigere und attraktivere Fahrzeuge (z. B. VT 628/928) eingesetzt werden,

   so wie es der o. a. Beschluß des Deutschen Bundestages vorsieht?

2. Aus welchen Gründen ist es nicht möglich, durch solche Maßnahmen den Schienenpersonenverkehr auf der Strecke Aachen–Maastricht zu erhalten?

3. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß in den letzten Jahren in Maastricht die Züge nach Aachen wenige Minuten vor Ankunft des Intercity Amsterdam–Maastricht abfuhren, obwohl bei einer wenige Minuten späteren Abfahrt in Maastricht die Anschlüsse in Aachen nach Köln und damit auch das deutsche Intercitynetz nicht gefährdet waren?

Hat die Deutsche Bundesbahn in Verhandlungen mit den Nederlandse Spoorwegen versucht, diesen Anschluß in beiden Richtungen einzurichten? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, warum sind die Bemühungen gescheitert?

4. Der Deutsche Bundestag hat beschlossen, daß Grundlage eines Antrags auf Stillegung einer Strecke nicht das aktuell auf der Strecke verbliebene Aufkommen sein darf, sondern daß der Antrag das im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzepts erreichbare Reisendenpotential ausweisen und berücksichtigen muß. Nach dem Beschluß des Deutschen Bundestages muß dann die Einzelprüfung ergeben, ob eine Stillegung oder der Weiterbetrieb im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzepts angebracht ist.

   Welches regionale Verkehrskonzept hat die Deutsche Bundesbahn unterstellt, und welches Reisendenpotential wurde dafür ermittelt?

5. Ist bei den Ermittlungen der Reisendenpotentiale geprüft worden, wie viele neue Fahrgäste durch die Einrichtung von Haltepunkten in den Siedlungsschwerpunkten Bocholtz und Richterich zu erwarten wären?

6. Ist – im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzepts – die Einbeziehung des Schienenverkehrs in den Aachener Verkehrsverbund berücksichtigt worden? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, welches zusätzliche Reisendenpotential ist erreichbar?

   Warum konnte die Deutsche Bundesbahn nicht mit ihren Stillegungsabsichten warten, bis eine Entscheidung über die von den Bahnverwaltungen bereits getroffene Intercityverbindung Antwerpen–Hasselt–Maastricht–Aachen (–Köln) gefallen ist?

   Ist der Bundesregierung bekannt, daß bei Einsatz von zwei Dieselbetriebwagen und Herrichtung der Güterstrecke Abzweig Bilzen–Maastricht sich bereits heute ein Zweistundenrhythmus Antwerpen–Hasselt–Maastricht–Aachen einrichten läßt?

   Heute wird für die einzelnen Abschnitte Antwerpen–Hasselt und Aachen–Maastricht jeweils ein Fahrzeug benötigt. Ein Mehraufwand für Fahrzeuge und Personal ist damit nicht gegeben.

   Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis und welches Reisendenpotential ist bei kurzfristiger Verwirklichung dieses Konzepts zu erwarten?

7. Ist – im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzepts – untersucht worden, welches Reisendenpotential eine stündliche Verbindung Aachen–Maastricht und eine stündliche Verbindung Aachen–Heerlen (jeweils mit stündlichem Anschluß an und vom Intercity nach und aus Amsterdam – fast jede niederländische Bahnstation wäre damit von Aachen aus im 30 Minuten-Takt zu erreichen) erwarten läßt? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, welches Reisendenpotential ist erreichbar?

8. Wird sich die Bundesregierung bei der Deutschen Bundesbahn dafür einsetzen, daß vorerst keine irreversiblen Maßnahmen getroffen werden (Streckenabbau, Abbau von Signalanlagen, Verschrottung oder Veräußerung von Fahrzeugen, Umdisponierung der Fahrzeuge auf andere Bundesbahnstrecken), bis ein regionales Verkehrskonzept erarbeitet ist?

9. Nach dem Beschluß des Deutschen Bundestages sollten die Stellungnahmen der obersten Landesbehörden zu Stillegungsanträgen der Deutschen Bundesbahn ebenfalls Alternativvorschläge für die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit, der möglichen Beteiligung anderer Gebietskörperschaften und der alternativen Gestaltung des regionalen Angebots im öffentlichen Verkehr enthalten.

   Enthielt die Stellungnahme des Landes Nordrhein-Westfalen solche Vorschläge?

   Wenn ja, welche, und aus welchen Gründen sind diese nicht berücksichtigt worden?

Bonn, den 10. August 1987

Weiss (München)
Ebermann, Frau Rust, Frau Schoppe und Fraktion

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333